Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena egzemplarza 75 gr
Nr. 5 WARSZAWA, SIERPIEŃ i WRZESIEŃ 1930 R. ROK IV.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ.
Organ Właścicieli Samochodów Eksplotacyjnych R. P.
Warszawa — Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin
Inowrocław — Gdynia — Katowice — Sosnowiec.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałem. Cena egzemplarza 75 gr

Nr. 5 WARSZAWA, SIERPIEŃ i WRZESIEŃ 1930 R. ROK IV.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ.
Organ Właścicieli Samochodów Eksplotacyjnych R. P.

Warszawa — Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin
Inowrocław — Gdynia — Katowice — Sosnowiec.

Redakcja i Administracja ul. Koszykowa Tel. 303-93. Otwarta od g. 9—7-ej wieczorem
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz. Konto czekowe P.K.O. 17.175.

PRENUMERATA:		CENY OGŁOSZEŃ
Rocznie	15 zł.	1/1 str. zł. 300 1/2 str. zł. 150, 1/4 str. 75, 1/8 str. zł. 40
Półrocznie	8 zł.	Okładki 10% drożej, pierwsza strona 25%
Kwartalnie	4 zł.	Fotografje i klisze na koszt klijenta.

Redaktor: Józef Gorell Wydawca: Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych

IDEA UNIFIKACJI!

Nad wyraz krytyczna sytuacja gospodarcza kraju zmusza każdego z nas do zgoła specjalnego potraktowania spraw dotyczących zarówno stanu obecnego, jak i przyszłości dorożkarstwa samochodowego w Polsce. —

Zastanawiając się nad przyczynami i skutkami hromania naszej branży, uprzytomnieć sobie musimy czy przyczyny zła jakie przeżywamy dzisiaj są skutkami wyłącznie konjuktury, czy też są również skutkami szeregu niedociągnieć i braków organizacyjnych z naszej strony.

Oczywiście ogólna sytuacja kraju, zasadniczo wpłynęła na zły stan interesów naszej branży. Bieda i przygnębienie, brak zarobków, a co zatem idzie brak środków obrotowych, są zasadnicze dla niskiej a bodaj że żadnej dzisiaj, sile nabywczej konsumenta. — Z drugiej strony natomiast nadmierne obciążenia podatkowe, często brak zrozumienia postulatów branży przez czynniki miarodajne, stwarzają zupełne zagwożdżenie naszych interesów, niszcząc do reszty te placówki życia gospodarczego, które mając jednak zdrowe podstawy mogłyby przetrwać czas krytyczny.

My, dorożkarze samochodowi nie możemy wpłynąć sami na ogólne polepszenie sytuacji ekonomicznej kraju, gdyż proste jest, iż rozwiązanie tego zagadnienia leży w orbicie ogólno państwowej, a może i dalszej nawet, natomiast strona naszych interesów należy wyłącznie do nas i zależną jest jedynie od stopnia zrozumienia ich przez nas samych, od stopnia naszej organizacji, naszej ruchliwości i naszej pracy.

Dorożkarski przemysł samochodowy w Polsce, jest właściwie branżą początkującą, nie posiadającą jeszcze utartych szlaków eksploatacyjnych, posiadającą przed sobą całe góry trudności wynikających z różnych przyczyn.

Jeżeli chodzi o trudności ze strony ustaw i czynników miarodajnych, to musimy uprzytomnieć sobie że prawodawstwo polskie nie było absolutnie przygotowane na przyjęcie tego niemowlęcia jakiem był automobilizm w ogólności, a dorożkarstwo samochodowe w szczególności.

Trudno, życie idzie szybszemi krokami, aniżeli poruszają się pióra urzędników po papierze. Dla tego też nam przypada zaszczytne miano pionierów dorożkarstwa samochodowego, i z tej przyczyny my szczególniej winniśmy zrozumieć dzisiejszą konstelację naszej branży.

Szukajmy więc środków które mogłyby zaradzić złu!

Idea odnalezienia tych środków pokutuje, że tak powiem, w całym szeregu środowisk, od dłuższego już czasu, nie było tylko dotychczas takiej siły która zdołałaby skupić chętnych i wykrzesać z nich czyn.

Środkiem zaradczym ogólnym na rozwój gospodarczy jest w pierwszym rzędzie organizacja. I dla tego my przedewszystkiem, winniśmy się zorganizować w taki organizm, którego potęga mogłaby wpłynąć na zmianę miarodajnych nastrojów w stosunku do nas, i pozwoliła nam wywalczyć sobie nasze postulaty.

Organizacja nasza zasadza się na zjednoczeniu wszystkich Związków właścicieli dorożek samochodowych na terenie całej Polski, w jeden potężny Związek Związków. — Stworzenie podobnej organizacji nazwaliśmy ideą unifikacji, pod sztandarem jej wystąpiliśmy na zjeździe międzyśrodowiskowym w Poznaniu, odbytym w dniu 20 lipca.

Z całym uznaniem dla wszystkich związków, a w szczególności dla związku Poznańskiego, podkreślić należy iż idea unifikacji dojrzała wreszcie we wszystkich środowiskach i że groźna przyszłość pobrzęca nam dzisiaj w twarz, nie zastanie nas bezbronnych i rozproszonych lecz silnych w zrozumieniu doniosłości chwili i zbrojnych w organizację silną, popartą przez cały ogół dorożkarstwa samochodowego w Polsce.

Znamienna uchwała jaką powzięto na Zjeździe w dniu 20 lipca ustanawia organizacyjną Radę Związków składająca się z dwóch delegatów z każdego środowiska i zwołuje jej zjazd do Warszawy na dzień 31 sierpnia

Wyłączne dla organizacji i pracy Związków ujeliśmy w specjalny statut organiczny rozesłany wszystkim środowiskom jeszcze przed zjazdem poznańskim. — Opracowaniem tego statutu zajęło się środowisko warszawskie, które ujęło go jednak nanowo z pozostawieniem dowolnej inicjatywy dla innych środowisk i dla uwzględnienia poszczególnych lokalnych interesów.

Konsolidacja, wywarcie wspólnego nacisku na władze centralne w sprawach zasadniczych i ogólnych interwencja u władz centralnych w sprawach lokalnych środowisk, kooperacja i potanienia eksploatacji oto zasadnicze postulaty Związku Związków.

Należy wierzyć mocno w dobrą wiarę i zrozumienia sprawy przez wszystkie środowiska dorożkarskie należy wierzyć iż ten błogosławiony odruch nie zostanie zakłucony przez nikogo i wielka sprawa naszego przemysłu doprowadzona zostanie do pomyślnego końca.

St. Nowicki

SPRAWOZDANIE

z II-go Zjazdu Delegatów Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych. Zjazd Delegatów odbył się dnia 20 lipca 1930 r. w Poznaniu na Zjeździe reprezentowane były Związki z 15 miast Rz. Polskiej.

Zjazd otworzył prezes „Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych R. P. w Poznaniu“ p. Józef Taszarek, dziękując serdecznie wszystkim zaproszonych za przybycie, poczem zaproponował na przewodniczącego Zjazdu p. Stanisława Giernakowskiego, vice-prezesa „Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych R. P. w Warszawie“.

Na ławników poproszono p. Florjana Dziadura ze „Stowarzyszenia Przemysłowego Właścicieli Dorożek Samochodowych w Krakowie“ oraz p. Stefana Wiśniewskiego z „Polskiego Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych w Katowicach“, na sekretarza Zjazdu p. Stefana Wąśniewskiego, sekretarza „Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych w Poznaniu“.

Cel Zjazdu Delegatów Właścicieli Dorożek Samochodowych Rz. P. przedstawił p. Antoni Kamyszek, v. prezes Związku Poznańskiego, specjalnie podkreślając konieczność wspólnego omówienia bolączek przedsiębiorstw dorożkarsko-samochodowych, powzięcia odpowiednich uchwał i rezolucyj oraz przedstawienia ich miarodajnym czynników, które wreszcie powinny zainteresować się katastrofalnem położeniem właścicieli dorożek samochodowych.

W sprawozdaniu poszczególnych Związków delegat z Krakowa p. Dziadur Florjan zaznacza, że w Krakowie należenie do Stowarzyszenia nie jest obowiązkowe, że ilość dorożek od 1925 zwiększyła się 3-krotnie oraz wskazuje na brak pomocy ze strony władz.

P. Otello, delegat Związku z Torunia, posiadającego 64 dorożki, mówił o procesach członków z Władzami Skarbowemi, które chciały zmusić właścicieli do wykupienia patentów IV kategorji nakładając grzywny na tych, którzy wykupili patenty VIII kat. W wyniku procesów nałożone grzywny cofnięto.

Delegat najmłodszego Związku Łódzkiego istniejącego od 1927 r. wskazuje na upośledzenie właścicieli dorożek w Łodzi, gdzie za koncesję płaci się 150 zł. Ponieważ podobne rozporządzenie nie obowiązuje w żadnem mieście Rz. P., poczyniono odpowiednie kroki celem zniesienia tego zarządzenia. Delegat podkreśla zły stan dróg na terenie woj. Łódzkiego, obsługiwanego przez 220 dorożek samochodowych.

Delegat Związku z Bydgoszczy, p. Trojański zaznacza, że świadectwa przemysłowe wykupuje się IV i VIII kat. zarobek za 24 godz. wynosi około 25 zł. przy kursie 86 wozów. Związek liczy 40 członków.

Delegat miasta Łodzi zabiera ponownie głos i precyzuje swoje wywody następująco: Mamy własną asekurację (ubezpieczenie) od odpowiedzialności cywilnoprawnych w łonie związku. Taryfa na wozie 4 osobowym wynosi 60 gr. za kl., a na 6 osob. 80 gr.

Delegat Związku z Katowic p. Stefan Wiśniewski wskazuje na konieczność wspólnej akcji i obrony interesów oraz ustalenia taryfy dla całej Rzpl. podając, że w Katowicach, gdzie kursuje 78 dorożek samochodowych, za klm. jazdy w obie strony płaci się 70 gr. natomiast 1 zł. 10 gr. za klm z jazdą w jedną stronę.

Sytuację na terenie Poznania przedstawił p. Józef Taszarek, prezes niniejszego Związku, liczącego obecnie 220 członków wobec 12 w roku założenia tj. 1924. Należenie do Związku nie jest obowiązkowe. Władze miejscowe zarządziły, by szofer na czapce miał numer. Po dwuletniej walce uzyskano ujednostajnienie taryfy i to dopiero po wspólnym proteście i zajezdzie przed Prezydjum Policji.

Władze miejskie za przykładem Berlina wydały rozporządzenie, by dorożki samochodowe znaczono łampasami w kraty, lecz po ostrem wystąpieniu Związku i prasy zmieniono na lampas złoty. Delegat podaje, ze w okresie „Powszechnej Wystawy Krajowej“, w celach konkurencyjnych pozwolono f. „Autoruch“ wypuścić 100 dorożek samochodowych z warunkiem, że po zamknięciu wystawy nadliczbowe wozy zostaną wycofane z ruchu, alę warunku dopełniono dopiero po interwencji u p. Wojewody Raczyńskiego.

Delegat Związku Łódzkiego p. Przytocki komunikuje, że miejscowy Związek czyni starania, by samochody były jednolitego typu, dzięki czemu usunie się wyróznianie pewnego typu dorożek przez publiczność.

Przewodniczący zwraca uwagę, by ograniczać się do koniecznych i najbardziej streszczonych wyjaśnień, zaoponował delegat z Łodzi, wychodząc z założenia, że Zjazd zwołano w tym celu, by delegaci mogli swobodnie wypowiedzić się. Propozycję przewodniczącego, popartą przez Krakowskiego delegata p. Dziadura, by wywody swe przemawiający skracali do minimum, przyjeto.



Uczestnicy II-go Zjazdu Delegatów Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych Rzpl. Pol. odbytego dnia 20 lipca 1930 r. w Poznaniu.

Program Zjazdu przewidywał przerwę, lecz ze względów technicznych, by zwiedzić interesującą uczestników Zjazdu „Międzynarodową Wystawę Komunikacyjno-Turystyczną“, przez aklamację przyjęto wniosek przesunięcia przerwy po punkcie „g“ i przystąpiono do dalszych obrad.

Do punktu a:

Sprawę wykupu świadectw przemysłowych i sprawy podatkowe referował przewodniczący, delegat z Warszawy, p. St. Giernakowski, oświadczając, że ustawa nie przewiduje różnicy między dorożką samochodową a konną, właściciel więc dorożki samochodowej obowiązany jest wykupić patent VIII kat., jednak członkowie, którzy samorzutnie wykupowali VIII kat. musieli różnicę dopłacić wraz z grzywną, która wynosiła 1.200 zł. a którą władze skarbowe po ogłoszonych wyrokach sądowych obniżyły do 50 zł. Sprawa wykupu świadectw przemysłowych nie jest jeszcze definitywnie załatwioną. Posiadający świadectwo przemysłowe VIII kat. nie jest zobowiązany do płacenia podatku obrotowego. Przy komisjach podatkowych Warszawa ma swoich członków w komisjach szacunkowych, co przeprowadzić też winny Związki w swoich środowiskach.

Referent wzywa wszystkie Związki do zajęcia negatywnego stanowiska odnośnie płacenia podatku drogowego, motywując, że dorożki samochodowe, będące środkiem komunikacyjnym w mieście, mogą podlegać podatkom, obciążającym tylko teren ich pracy. Następnie referent zaznacza, że należy domagać się wyraźnego określenia, do jakiej kategorji należy zaliczać dorożki samochodowe oraz kto jest miarodajnym czynnikiem określającym — Sejm czy Ministerstwo.

W Warszawie kursuje obecnie 2600 dorożek samochodowych, co stanowczo jest zadużo, a w Związku jest 1100 członków.

W toku obrad doręczono Zjazdowi odczytany przez przewodniczącego telegram z bratniego Związku z Wilna tej treści: Stowarzyszenie właścicieli taksówek Wilno zasyła najserdeczniejsze życzenia pomyślnej pracy — prezes Brejwo.

Do punktu b:

Sprawę uregulowania stosunku właściciela dorożki do szofera i wynagrodzenia szofera referował delegat Związku Łódzkiego p. Przytocki. Szofer pobiera 20 procent od nowego wozu, a 25 procent od starego od obrotu brutto, w czasie zaś reperacji samochodu przy udziale szofera wynagrodzenie tego wynosi przeciętny zarobek z ostatnich 4 tygodni minus 25 proc. a to w celu przyśpieszenia remontu.

Czas pracy na wozie nie przekracza 12 godzin. Założono księgę informacyjną o szoferach. Żądania szoferów co do otrzymania kożuchów i rękawic spełzły na niczem, gdyż wobec częstych zmian szoferów narażałoby to właścicieli na straty.

Celem umożliwienia szoferowi nabycia odzieży zimowej udziela się zwrotnej pożyczki.

Do punktu c:

Referuje delegat Związku z Krakowa p. Florjan Dzidur w swym obszernym i wyjaśniającym referacie, przyczem specjalny nacisk kładzie na ochronę w myśl prawa przemysłowego. Dalej żąda ochrony przedsiębiorstw dorożkarsko-samoch. albowiem obowiązki związków naszych względem Państwa są nad wyraz wysokie, natomiast Państwo nie chroni Związków absolutnie.

Do punktu d:

W referacie tym zabiera głos delegat Związku Łódzkiego p. Przytocki i wygłasza przewidziany programem referat, w którym obrazuje dorobek Związku tamtejszego pod względem odpowiedzialności cywilnoprawnej. Odczytuje statuty i mowę zawartą między Magistratem a Związkiem, podnosząc dogodności tego rodzaju ubezpieczenia.

Referent informuje Zjazd, że w Łodzi istnieje przymus członkostwa, albowiem Magistrat przy przedstawianiu wozów żąda wykazania się z zapłacenia członkowskich składek. W Magistracie złożone jest w wysokości 5000 zł. wadjum, które jest oprocentowane, wszelkie wypadki samochodowe na terenie miasta Łodzi i województwa Łódzkiego zostają pokryte z wyżej wymienionego ubezpieczenia.

Do punktu e:

Przewodniczący oświadcza, że referat szczegóło-

wy miał być wygłoszony przez prezesa Związku Warszawskiego p. Nowickiego, który jednakże z powodów od niego niezależnych do Poznania na czas przybyć nie mógł, lecz przypuszczalnie jeszcze przybędzie. Więc przewodniczący w krótkich rysach przedstawił punkt f, apelując do zebranych, aby rozważyli ten punkt i w dyskusji szczegółowo się wypowiedzieli.

Ze swej strony zalecił przewodniczący unifikację motywując jej konieczność grożącemi niebezpieczeństwami właścicielom dorożek samochodowych Rzeczypospolitej P.

Do punktu g.

Punkt ten referował przedstawiciel Związku Poznańskiego w zastępstwie honorowego członka p. inż. Namysła — p. Kapałczyński, który podniósł znaczenie dorożek samochodowych dla życia gospodarczego. Mimo, iż dorożki pomnażają majątek narodowy, nie doznają należytej ochrony ze strony Państwa. Prelegent apeluje do zebranych, by zapomnieli o waśniach dzielnicowych i osobistych urazach, pomyśleli natomiast

o wspólnej akcji, celem obrony najżywotniejszych interesów Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych R. P. Wywody powyższe zebrani przyjęli z pełnem zrozumieniem sprawy.

Na tym punkcie wyczerpały się przewidziane programem referaty i przewodniczący zgodnie z uchwałą Zjazdu zarządził przerwę.

Wówczas prosi o głos delegat z Grudządza p. Feliks Bale, składając podziękowanie za zaproszenie oraz pozdrowienie od bratniego Związku. Zarazem uniewinnia się, że z powodu niedyspozycji musi opuścić Zjazd, życząc dalszych pomyślnych obrad.

Nadprogramowo, za ogólną zgodą odbyła się wspólna fotografja. poczem nastąpił odjazd na tereny Kom-Tura.

O godz. 7-mej wieczorem zebrali się panowie delegaci w miejscu obrad u p. Jarockiego, gdzie nastąpiła dyskusja nad wygłoszonemi referatami w kolejności ich wygłoszenia.

Pierwszy w d.yskusji zabiera głos delegat z Krakowa p. Dziadur, który stwierdza kategorycznie, iż świadectwa przemysłowe III kat. i IV handl. zamiast VII i VIII kat. przemysł. są dla właścicieli dorożek samochodowych krzywdzące i nieprawne.

Na salę obrad wchodzi prezes Związku Warszawskiego p. Nowicki, usprawiedliwia spóźnione przybycie na Zjazd i po uznaniu tych motywów przez Zjazd za wystarczające, otrzymuje głos. W słowach mocnych i przekonywujących przedstawia zebranym opłakany stan zawodu dorożkarsko-samochodowego, wzywa do zrzeszenia się związków w Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych, przedstawia korzyści wynikające z tej unifikacji, podnosi również niebezpieczeństwo, grożące wszystkim związkom, o ile nie zorganizują się w całość, Tylko bowiem siłą organizacji można osiągnąć wytknięty cel. Proponuje wybranie z pośród zebranych delegatów t. zw. Komisji Organizacyjnej. Obowiązki nie pozwalają mu poświęcić Zjazdowi więcej czasu i opuszcza salę obrad.

Do punktu a - b, przewodniczący zamyka dyskusję.

Do punktu c, delegat Związku z Poznania p. Antoni Kamyszek przedstawia zebranym przebieg odbytych konferencyj ze Związkiem Zawodowym Automobilistów u Inspektora pracy, nadmieniając, że wymagania szoferów w Poznaniu są niemożliwe do przyjęcia przez właścicieli dorożek samochodowych. Przewodniczący oświadcza, że na terenie Warszawy, szoferzy pobierają 30% brutto obrotu i podkreśla zarazem, że tylko na % powinno się szofera przyjmować, a nie na stałą płacę, albowiem przez system %% wychowuje się szofera. przyszłego właściciela dorożki na współpracownika.

Wynagrodzenie szofera w Krakowie, wyjaśnia delegat, wynosi 20%, w wyjątkowych wypadkach 25%.

Katowice płacą szoferowi 30 zł. plus 10% tygodniowo, jednak proponuje % i to w wysokości 20% brutto obrotu.

Delegat Związku w Toruniu wyjaśnia, że szofer w Toruniu pobiera 20% brutto obrotu.

Delegat Związku z Łodzi proponuje, by wprowadzić jednolitą taryfę dla szoferów procentową, przyczem nadmienia, że wrazie sprzeciwu ze strony szoferów, opornych zwolnić.

Ze względów gospodarczych i w wyniku obecnej sytuacji, według p. Wąśniewskiego, delegata Związku w Poznaniu, wszyscy właściciele są zmuszeni przejść do systemu procentowego.

Następnie delegat Związku z Krakowa p. Dziadur zgłosił następującą rezolucję:

Zważywszy, że właściciele dorożek samochodowych R. P., skutkiem braku ochrony prawno-przemysłowej, nadmiernego obciążenia finansowego, jak świadectwa przemysłowe, podatki komunalne, ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilno-prawnej oraz ogólnego zastoju gospodarczego, — znajdują się w krytycznym położeniu gospodarczem (materjalnem).

Zjazd stwierdza, że wynagrodzenie kierowcy samochodowego, oparte na stosunku % nie może przekraczać stawki 25% brutto obrotu, natomiast wynagrodzenie t. zw. tygodniówkę Zjazd stanowczo potępia.

Do punktu d. zabiera głos Przewodniczący i komunikuje, że spowodu wyczerpującego i jasnego referatu dyskusja jest zbyteczna, na co się delegaci godzą.

Do punktu e. W sprawie tej zapytuję się prezes Związku Poznańskiego p. Taszarek, czy ubezpieczenie jest przymusowe — W odpowiedzi przewodniczący wyjasnia że nie, względnie jest ściśle lokalne. Wobec tego proponuje prezes Związku Poznańskiego p. Taszarek aby stworzyć jedną kasę z czego wrazie wypadku właściciel ponosiłby odpowiedzialność w 25—30%.

Przeciwko temu oponuje delegat Związku z Kra-

kowa p. Dziadur twierdząc, iż sprawy ubezpieczeń są ściśle lokalne.

Delegat Związku Poznańskiego p. Stefan Wąśniewski zwraca uwagę na zbiorowe ubezpieczenie, które jest bardzo dla członkow korzystne.

Przedstawiciel Związku Poznańskiego p. Kapałczyński zwraca uwagę na spóźnioną porę i prosi o przystąpienie do następnego punktu sprawy unifikacyjnej.

Przewodniczący przychyla się do wniosku. Zjazd uznaje wywody i przewodniczący zamyka z braku materjału dyskusję nad dotychczasowemi punktami, a otwiera dyskusję nad punktem „g", przyczem stawia delegatom dwa pytania:

a) czy, delegaci uznają konieczność utworzenia Związku Centralnego

b) gdzie ma być siedziba Związku

Nad temi 2 pytaniami wyłoniła się obszerna a czasami ożywiona i nawet namiętna dyskusja, przyczem uchwalono jednogłośnie przez głosowanie, ażeby:

a) utworzyć Centralny Związek

b) z siedzibą w Warszawie

Przewodniczący wyjaśnił niektóre wątpliwości sprawy unifikacji i zaproponował wybranie Komisji organizacyjnej po dwu członków z każdego Związku.

Delegaci Związków przejęci myślą unifikacyjną, przystąpili do wyboru członków Komisji Organizacyjnej w skład której weszli nast. delegaci:

Jako Prezes p. Stanisław Giernakowski-Vice-Prezes Związku Warszawskiego.

„ Członkowie		
Władysław Bombała	Związek	Warszawski
Florjan Dziadur	,,	Krakowski
Jan Altman	,,	,,
Stefan Wąśniewski	,,	Poznański
Józef Taszarek	,,	,,
Antoni Holz	,,	Bydgoski
Władysław Trojanowski	,,	,,
Władysław Sawicki	,,	Łódzki
Józef Przytocki	,,	,,
Stefan Wiśniewski	,,	Katowicki
Bernard Otello	,,	Toruński
Józef Szczupacki	,,	,,
Baruch	,,	Lwowski

Następnie uchwalił Zjazd zebranie się Komisji Organizacyjnej w Warszawie na dzień 31 sierpnia 1930 r.

Przewodniczący podziękował delegatom za udział w Zjeździe, a w szczególności gospodarzom Zjazdu Związkowi Poznańskiemu za tak serdeczne przyjęcie.

Dodatkowo uchwala Zjazd obowiązkową prenumeratę pisma ,,Ruch Samochodowy" wychodzący w Warszawie.

Na tem Zjazd zakończono.

UCHWAŁA

II-gi Zjazd Delegatów Związków Właściciel Dorożek Samochodowych obradujący dnia 20 lipca 1930 r. w Poznaniu uchwala jednomyślnie w nieść do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej co następuje:

Ustawa o Państwowym Podatku Przemysłowym z dn. 15 lipca 1925 r. (Dz. U. R. P. № 79 poz. 550) zalicza m. in. „dorożkarstwo" § XIX części Lit. C załącznika do art. 23 do przedsiębiorstw przemysłowych, a Minister Skarbu Rozporządzeniem wykonawczem do wymienionej Ustawy z dnia 8 sierpnia 1925 r. (Dz. U. R. P. № 82 poz. 560) zaliczył wynajem automobili oraz utrzymanie autobusów i dorożek samochodowych do przedsiębiorstw przewozowych czyli handlowych t. j. w myśl § VI części II Lit. A załącznika do art. 23 Ustawy.

Takie wyróżnianie dorożek samochodowych, jest wysoce krzywdzące i pozbawione rzeczowych podstaw bowiem dorożka konna jak i samochodowa służą jednym i tymsamym celom. Biorąc zaś pod uwagę wysoki koszt utrzymania i amortyzacji dorożki samochodowej, tudzież doniosłe znaczenie jej jako środka lokomocji publicznej w życiu gospodarczym z jednej, strony, a jednostronne i niewspółmiernie wysokie obciążenia jej świadczeniami skarbowemi z drugiej przychodzimy do logicznego wniosku, że wspomniane obciążenia skarbowe prowadzą w konsekwencji do nierentowności przedsiębiorstw dorożek samochodowych a co za tem idzie, do obniżenia się żywotności ruchu komunikacyjnego, który jest wykładnikiem życia gospodarczego.

Wobec powyższego prosimy Rząd Rzeczypospolitej Polskiej o wdrożenie postępowania prowadzącego do zmiany istniejących przepisów w tym kierunku by dorożki samochodowe w stosunku do świadczeń skarbowych traktowano na równi z dorożkami konnemi, przyznając im charakter przedsiębiorstw przemysłowych.

Następnie wnosimy do Rządu prośbę o niestosowanie do dorożek samochodowych stałego podatku drogowego, mającego niebawem wejść w życie.

Powszechnie jest bowiem wiadomem, że tylko w wypadkach sporadycznych zresztą bardzo nielicznych, posługuje się publiczność dorożką samochodową na przebycie przestrzeni większych po za miejscowością postoju dorożki samochodowej. — Tym celom służą niemal wyłącznie samochody prywatne i autobusy, które jedynie kalkulują się jako środki lokomocji dalekobieżnej. Obciążenie, ewentualne dorożek samochodowych jeszcze tym podatkiem dobiłoby do reszty przedsiębiorstwa te i tak już rozpaczliwie walczące obecnie o swą egzystencje.

SPRAWOZDANIE

III-go Ogólnopolskiego Zjazdu Delegatów Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych.

Dnia 31 sierpnia br. odbył się w Warszawie III-ci Ogólnopolski Zjazd Delegatów Związków Właścicieli Dorozek Samochodowych, w lokalu Lekarzy Polskich przy ulicy Miodowej 14, przy udziale 20 delegatów 12 Związków, a mianowicie: p. Władysław Trojański Bydgoszcz; p. Franciszek Dutka — Gdynia; p. Florjan Dziadur — Kraków; p. Stanisław Wiśniewski; p. Horzella — Katowice; p. Ignacy Landes; p. Jakób Steiner, p. Maksymiljan Kociuk — Lwów; p. Feliks Makarewicz, p. Stefan Komecki — Lublin; p. Józef Przytocki, p. Władysław Sawicki — Łódź; p. Józef Taszarek, p. Stefan Wąśniewski — Poznań; p. Roman Fijas — Sosnowiec, p. Bonard Otello — Toruń; p. Jakób Dubiński — Wilno; p. Stanisław Nowicki, p. Stanisław Giernakowski, p. Władysław Bombała — Warszawa; — oraz adw. Tadeusz Wróblewski i sekretarz Józef Gorell (Warszawa).

Otwarcia Zjazdu o godz. 10-tej dokonał p. St. Nowicki w serdecznych słowach witając przybyłych delegatów i życząc pomyślnych i owocnych obrad Na przewodniczącego zaproponował wybranie p. Fl. Dziadura co obecni przyjęli przez aklamację. — Na assesorów przewodniczący poprosił pp.: J. Taszarka B. Otello, I. Landesa i J. Dubińskiego. Sekretarzował p. J. Gorell.

Przewodniczący odczytał proponowany porządek dzienny Zjazdu — który został przyjęty w następującym porządku:

1) Otwarcie Zjazdu
2) Wybór Przewodniczącego
3) Podział na komisję
   a) statutowo-budżetową
   b) wydawniczo-prasową
4) Sprawozdania komisyj
5) Przyjęcie statutu Związku
6) Wybór Władz Związku
7) Wolne wnioski.

Po przyjęciu porządku dziennego Przewodniczący wyjaśnia iż uważa odczytywanie protokulu II-go Zjazdu Delegatów, odbytego dnia 20 lipca br. w Poznaniu, za zbyteczne gdyż każdy Związek otrzymał sprawozdanie i jest dokładnie oznajmiony z zapadłymi uchwałami, z których najważniejszą jest stworzenie organizacji centralnej skupiającej wszystkie Związki czego dokonać ma obecny Zjazd.

Przed podziałem na komisje, Przewodniczący podkreśla ważność prac komisyj, wzywa wszystkich do współpracy i wyjaśnia: że każda delegacja Związku w czasie głosowania posiada tylko jeden głos, bez względu na ilość delegatów.

Do Komisji Statutowo-Budżetowej wybrani zostali pp. J. Taszarek, J. Steiner, M. Kociuk, B. Otello. Fl. Dziadur, J. Dubiński, H. Wiśniewski, T. Dutka, F. Makarewicz. B. Fijas, Wł. Trojanowski. Wł. Sawicki, St. Giernakowski, adw. S. Wróblewski, sekr. J. Gorell

Do Komisji wydawniczo-prasowej: pp. St. Wąśniewski, J. Landes, Horzella, St. Komecki, J. Przytocki, St. Nowicki, Wł. Bombała.

Podokonaniu podziału na komisje przewodniczący zarządził przerwę do godz. 16, aby dać możność Komisjom kontynuowania swoich prac.

O godzinie 16 Przewodniczący p. Fl. Dziadur, odczytał uchwałę Komisji Statutowo-Budżetowej w przedmiocie przyjęcia statutu Centralnej organizacji pod nazwą „Związek Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych".

W czasie odczytywania Statutu wyłoniła się dyskusja nad § 19 dotyczącym czasopisma „Ruchu Samochodowego" w wyniku czego przewodniczący zarządził przerwę w sprawozdaniu Komisji Statutowo-Budżetowej, celem wysłuchania sprawozdania Komisji Wydawniczo Prasowej.

P. St. Wąśniewski odczytał sprawozdanie Komisji Wydawniczo-Prasowej — która uznała za konieczność stworzenia własnego pisma, które byłoby łącznikiem pomiędzy Związkiem i jego członkami. Za oficjalny organ uznano w myśl uchwały II-go Zjazdu w Poznaniu czasopismo „Ruch Samochodowy". Następnie Komisja Wydawnicza zajęła się stroną techniczną wydawania pisma — pozostawiając stronę finansową Komisji Statutowo-Budżetowej.

Po wysłuchaniu sprawozdania Komisji Wydawniczo-Prasowej ponownie wyłoniła się żywa dyskusja nad kwestją finansową pisma, z różnych projektów w tej sprawie został przyjęty wniosek p. J. Steinera jako najdogodniejszy, a mianowicie postanowiono. wpłacać na rzecz wydawnictwa po 10 gr. od każdego egzemplarza i wszystkim członkom wysyłać bezpłatnie.

Po załatwieniu kwestji wydawniczej przystąpiono do dalszego ciągu sprawozdania Komisji Statutowo-Budżetowej t. j. do dalszego odczytywania Statutu

Po odczytaniu Statutu Przewodniczący zarządził głosowanie nad przyjęciem Statutu przedstawionego przez Komisję Statutowo - Budżetową, z wyniku którego Statut został przyjęty.

Następnie przystąpiono do odczytania preliminarza budżetowego uchwalonego przez Komisję, który jednogłośnie przez Zjazd został przyjęty.

Po dokonaniu przyjęcia Statutu Związku i preliminarza budżetowego, przewodniczący oznajmił iż w myśl przyjętego Statutu wszystkie organizację w chodzące w skład Związku winny w ciągu miesiąca zwołać walne Zgromadzenie celem powzięcia uchwały przystąpienia do Związku, oraz wpłacanie w terminach określonych składek. Poczem przystąpiono do następnego punktu dziennego t. j. do wyborów Władz Związku, z wyniku głosowania do Zarządu Związku wybrani zostali pp. Stanisław Nowicki (Warszawa) — prezes, Józef Taszarek (Poznań), Florjan Dziadur (Kraków) i Stanisław Giernakowski (Warszawa), jako vice-prezesi, Władysław Bombała (Warszawa), skarbnik Tadeusz Sawicki (Warszawą) sekretarz, do Komisji Rewizyjnej: pp. Władysław Sawicki (Łódź), Antoni Rybaczuk (Warszawa) i Stanisław Mokrzycki (Warszawa), jako zastępcy: pp. Jakób Dubiński (Wilno) i Józefa Karpińska (Warszawa)

Po dokonaniu wyboru przewodniczący p. Fl. Dziadur oddał przewodnictwo Prezesowi Związku Związków p. Stanisławowi Nowickiemu — który w serdecznych słowach podziękował za wybór i za dokonaną pracę stworzenia organizacji centralnej, brak istnienia której dawał się dotkliwie odczuwać, że specjalną uwagą podkreślił toczące się obrady i życzy temu Związkowi intensywnej i owocnej Pracy.

W toku dalszych obrad Zjazd powziął następujące uchwały:

1) Domagać się ograniczenia wydawania koncesyj i należytej ochrony przedsiębiorstw dorożek samochodowych, gdyż nadmiar ilości dorożek daję się odczuwać we wszystkich miastach Polski.

2) Uchylenia projektu ujednostajnienia typu i taryfy dorożek samochodowych, jak również umundurowania kierowców dorożek samochodowych.

3) Zwolnienia od podatku komsumcyjnego materjałów pędnych.

4) Zastosowanie do dorożek samochodowych § XIX lit. C. części II załącznika do art. 26 ustawy o Państw. Pod. Przem. z dnia 15 VIII. 1925 r. w przedmiocie nabywania świadectw przemysłowych,

5) Niewprowadzania w życie projektu Min. Rob. Publicznych t. zw. „Państwowego Funduszu Drogowego“ gdyż podatek ten poderwie egzystencji przedsiębiorstw dorożek samochodowych i zahamuje rozwój automobilizmu w Polsce.

Po przyjęciu uchwał Prezes St. Nowicki Zjazd zamknął o godz 21.

Sprawozdanie Komisji Statutowo-Budżetowej.

Na przewodniczącego Komisji wybrano p. Florjana Dziadura (Kraków) sekretarz p. J. Gorell (Warszawa)

Adw. S. Wróblewski — wyjaśnił jakimi pobudkami kierował się Związek Warszawski przy opracowaniu projektu statutu organizacji centralnej, myślą przewodnią było objęcie spraw wyłącznie o ogólnem znaczeniu. pozostawiając Zarządowi każdego Związku wolną rolę w granicach lokalnych.

Przed odczytaniem projektu Statutu przewodniczący poddał pod dyskusję nazwę organizacji centralnej i jej Władzę w wyniku której ustalono nazwę organizacji w myśl projektu Warszawy na „Związek Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych“ i na wniosek przewodniczącego Władze Związku — Zarząd, Ko-

misja Rewizyjna i Walne Zgromadzenie Delegatów, wszystkich Związków — poczem przystąpiono do odczytania projektu Statutu i każdy punkt przedyskutowano.

Ponieważ największe trudności przedstawił art. 7 w którym mowa o składkach członkowskich, dyskusję nad tym punktem przesunięto na ostatni plan po przyjęciu Statutu i preliminarza budżetowego.

W czasie dyskusji nad Statutem na specjalną uwagę zasługują przyjęte wnioski: p. J. Taszarka — aby Związki o małej ilości członków należały do najbliższego Związku większego nie do Związku—jako ekspozytury, oraz że w Walnych Zgromadzeniach mają prawo brać udział poza oficjalnymi delegatami, również i inni delegaci lecz na koszt własnej organizacji, i tylko z głosem doradczym, następnie wniosek pp. Fl. Dziadura i St. Giernakowskiego, że członkowie Związku i Komisji Rewizyjnej niemogą być jednocześnie delegatami Związków na Walne Zgromadzenia.

Po przedyskutowanin projektu Statutu przystąpiono do opracowania preliminarza budżetowego. Nad projektem preliminarza budżetowego gracownego przez Związek Warszawski — przewidującym opłacanie składek procentowo od wpływów każdego Związków wyłoniła się żywa i dosyć długa dyskusja w wyniku której przyjęto projekt p. Fl. Dziadura i p. J. Steinera aby składki opłacane były ryczałowo w wysokości corocznie określanej przez członka (Związek) w miare jego możności płatniczej, oraz w pierwszym roku t. j. bieżącym — każdy Związek wpłacił wpisowe jednorazowo Zł. 30.

Tym wnioskiem załatwiono jednocześnie § 7 statutu.

W dalszej dyskusji nad preliminarzm budżetowa wym, wyłoniła się kwestja wydawnictwa „Ruchu Samochodowego“ z braku funduszów na prowadzenie wydawnictwa kwestję tą pozostawiono otwartą, do decyzji Plenum Zjazdu.

W konkluzji swojej pracyKom. Statutowo-Budżetoprzyjęła jednogłośnie Statut Związku Związków oraz preliminarz budżetowy zamykający się w przychodach sumą zł. 5590 — w rozchodach 5510 i uchwaliła przedstawić takowe Plenum Zjazdu celem przyjęcia, wychodząc z założenia że istnienie organizacji skupiającej wszystke związki znajdujące się na terenie Rzeczypospolitej jest kwestją bardzo ważną i niezbędną.

Sprawodzdanie Komisji Wydawniczo-Prasowej.

Na przewodniczącego Komisji obrano p. Stefana Wąśniewskiego, który wyjaśnił, że Komisja winna zająć się wyłącznie stroną techniczną wydawnictwa pozostawiając stronę finansową Komisji Statutowo-Budżetowej.

Po dokładnem zaznajomieniu się z ważnością posiadania własnego organu i jego celowością Komisja wydawniczo-prasowa uchwaliła przedstawić Plenuum Zjazdu, uznanie wydawnictwa „Ruchu Samochodowego“ jako oficjalnego organu, centralnej Organizacji.

Celem dokładnego informowania Redakcji wydawnictwa, o wszelkich poczynianiach, prawnych Związku jak również i przejawów z życią danego środowiska Zarządy poszczególnych Związków winny wyłonić ze swego grona osobę której obowiązkiem będzie prowadzenie referatu prasowego i podawanie wszelkich informacji Radakcji.

Kierunek pisma winien być wyłącznie zawodowy i spełniać rolę łącznika pomiędzy Związkiem a Jego członkami.

Komunikat Zarządu Związku Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych

Posiedzenie Zarządu

Posiedzenie Zarządu Związku Związków Właścicieli Dorożek Smochodowych odbyło się w Warszawie dnia 31 sierpnia 1930 r. po odbytem Zjeździe. W myśl uchwał Zjazdu postanowiono w pierwszym rzędzie opracować odpowiednie memorjały do miarodajnych czynników w sprawie ograniczenia wydawania koncesji na prowadzenie przedsiębiorstw dorożek samochodowych we wszystkich miastach, wobec katastroalnego położenia istniejących przedsiębiorstw, następnie: o uzyskanie zwolnienia benzyny od podatku t. zw. konsumcyjnego, który w dużym stopniu obniży koszty materjałów pędnych i może przyczynić się do obiżenia taryfy dorożek samochodowych, oraz w sprawie powoływania przez wszystkie Izby i Urzędy Skarbowe przedstawicieli Związków do komisji szacunkowych i odwoławczych celem wymierzania podatków zgodnie z rzeczywistością, a nie jak dotychchczas według uznania Urzędów.

Ponaddto powierzono Prezydjum Zarządu interwcnjowanie w Trybunale Administracyjnym w sprawie złozonego odwołania przez Związek Warszawski w przedmiocie uchylenia Rozp. Min, Skarbu, zaliczającego dorożki samochodowe do przedsiębiorstw przewozowych i mających obowiązek nabywania świadectw przemysłowych IV i III kat. handl. zamiast VIII przemysłowej.

Statut Związku podamy w następnym numerze

ZWYCIĘSTWO OPON „FIRESTONE"
na wyścigach w Indianopolis.

Młodzieniec w wieku zaledwie lat 23, z determinacją gotowości na wszystko wyrytą na twarzy, wygrał w dniu 30 maja r. b. najsłynniejszy w całej Ameryce 500 milowy wyścig w Indianopolis, zdobywając nagrody w łącznej sumie $ 52.150.

W obecności 170.000 publiczności Billy Arnold z Chicago, jadący na samochodzie Miller-Hartz, z napędem na przednie koła, prowadził wyścig przez cały czas, z wyjątkiem dwuch pierwszych okrążeń. Zatrzymał się tylko raz jeden i wygrał w doskonałym czasie 4 godz. 58 min. 39,72 sek. z przeciętną szybkością 100.448 mil na godz.

Czas Arnolda był najlepszym ze wszystkich wyścigów w Indianopolis, za wyjątkiem roku 1925, w którym został ustalony rekord przez Peter De Paolo's przy przeciętnej szybkości 101,113 mil. na godzinę.

Wiliiam Cantlon z Detroit na samochodzie Miller Schofield przyszedł drugi, w trzy okrążenia po zwycięzcy, Lonis Schneider w pięć okrążeń za Arnoldem na wozie Bowes Seal Fast był trzecim, Louis Meyer z Kalifornji, zwyciezca wyścigu w roku 1928 przyszedł czwarty na samochodzie Sampson i Wild Bill Cummings z Indianopolis na wozie Duesenberg był piąty.

Wszystkiego 14 maszyn z 38 startujących ukończyło wyścig. Reszta, czy to ze względu na wypadki, czy też z powodu innych przyczyn nie doszła do mety. Śmierć poniósł Paul Marchal z Detroit, jadący jako mechanik swojego brata, wskutek wywrócenia się wozu. Wypadek ten spowodował uszkodzenia wielu innych maszyn.

Wyścig stał się pokazowym wyczynem sportowym Billy Arnolda. Po dwuch okrążeniach wyskoczył odrazu na pierwsze miejsce i prowadził wyścig do samego końca. Po 278 milach zatrzymał się na trzy minuty celem naoliwienia wozu, poczem już bez zatrzymania doszedł pierwszy do mety.

Arnold wygrał $ 20.000. jako pierwszą nagrode i $ 17.000. — za prowadzenie wyścigu. Ponadto wygrał cały szereg innych nagród w wysokości $ 15.150. — ustanowionych przez fabryki akcesorji samochodowych, tak że łączna suma wygranych wyniosła $ 52.150.

Należy tu zaznaczyć, że samochód Arnolda, jak również wszystkie inne wozy, które doszły do mety, były ogumione **Firestone**, które przez całą drogę nie sprawiły żadnemu kierowcy najmniejszego kłopotu.

Po wygranym wyścigu Billy Arnold doniósł przez radjo o wybitnych zaletach opon **Firestone**, wygłaszające swe przemówienie ze stacji nadawczej Firestone'a t. zw. „Voise Of Firestone".

Kupujcie materjały pędne i opony w własnej Spółdzielni

PRZYCZYNY STUKÓW w SAMOCHODACH i ICH ROZPOZNANIE

(Dokończenie).

Szumy w podwoziu. Skrzypienie kół powstaje wskutek luźno osadzonych lub zeschniętych szprych. Nafta wlana do szczelin zapobiega skrzypieniu. Obręcze również mogą być przyczyną stuku lub skrzypienia. Słabo, lub nieprawidłowo dociągnięte śruby przy obręczach zdejmowanych powodują wyraźne stuki przy każdym obrocie koła.

Dokręcanie śrub po większej części uskutecznia się pod rząd co jest nieprawidłowe, gdyż trzeba dokręcać śruby położone jedna naprzeciwko drugiej. Skrzypienie obręczy znika po naoliwieniu.

Koła z drucianemi szprychami bardzo często powodują szumy, gdyż równomierność naciągnięcia szprych szybko znika, zwłaszcza przy jeździe po „kocich łbach". Gwizd lub chrzęst w kołach wskazuje na złamane łożysko.

Hamulce i Kierownica. Skrzypienia hamulców są tak charakterystyczne, iż na nich nie będziemy się zatrzymywać.

Zużycie zespołów kierowania wywołuje różne stuki i szumy. Każde uszkodzenie: złamane sprężynki, zużyte palce i piasty różych połączeń, prócz stuków, powodują zwiększenie luzu kierownicy, a nawet i całkowite jej uszkodzenie.

Resory. Źle smarowane i zardzewiałe, zużyte sworznie i uchwyty powodują głośne skrzypienia i stuki. Często podczas jazdy słyszymy głośne klaskanie, jest to nieomylny znak pęknięcia resoru i najprawdopodobniej jego głównego pióra. Zabezpiecza się resory jedynie przez dokładne i regularne smarowanie.

Metalowe części nadwozia wykonane z blachy powodują niekiedy podczas jazdy niemiły stuk i brzęczenie.

Pochwa silnika znajdująca się pod jego karterem wskutek niedokładnego umocowania staje się najczęściej przyczyną szumu. Błotniki wywołują również stuk wzrastający przy zwiększaniu szybkości. Przyczyną tego stuku może być lub niedostateczne umocowanie błotników do żelaznych podpór, na których są oparte, lub zbyt bliskie ich umieszczenie tak, że dotykają one ramy, lub też wskutek słabego umocowania do stopnia samochodu. Przy uderzeniu pięścią o błotnik, o ile dźwięk będzie podobny do uderzenia w bęben, oznacza iż błotnik jest dobrze umocowany, jeśli zaś usłyszymy trzask, świadczy to o rozluźnieniu błotnika, wówczas pomiędzy części stukające należy wsunąć kawałki skóry lub gumy.

Dobre i mocne nadwozie nie powinno zasadniczo wywoływać żadnych szumów, w praktyce niestety tak nie jest.

W połączeniu ze swojemi dodatkowemi częściami jak to: budą, latarniami i inn., nadwozie wywołuje dużo trzasku i skrzypienia, miejsce których nieraz bardzo trudno ustalić, a jeszcze trudniej całkowicie usunąć. Z biegiem czasu śruby i nity umocowujące nadwozie do ramy obluzowują się, wywołując skrzypienie, wobec czego zachodzi potrzeba czestego oglądania śrub i dociągania nakrytek.

Przed rozpoczęciem mycia samochodu należy posmarować olejem z naftą wszystkie części nadwozia

Rurki do benzyny, powietrza w oleju podlegające wstrząsom i tarciu powinny posiadać pierścienie kauczukowe, oraz muszą być tak umocowane, ażeby uniemożliwić wibrację. Deski podłogi powinny być szczelnie dopasowane i dobrze umocowane. Odwietrznik, o ile nie jest należycie umocowany w ramie, powoduje trzask, celem dorywczego usunięcia, którego wystarczy wsunąć po szpary kawałeczek papieru, po przyjeździe zaś do garażu należy włożyć w szpary paski wojłoku, ażeby uczynić odwietrznik nieruchomym.

Rama drzwiczek, wskutek długiego użycia, traci swą formę wskutek czego drzwiczki obluzowują i trzęsą się podczas jazdy, wywołując nieprzyjemny hałas. Położenie kawałka skóry lub gumy uniemożliwia trzęsienie drzwiczek.

W naszych warunkach pracy podczas jazdy samochodem ciężarowym po „kocich łbach", skrzypienia i stuki nadwozia są tak liczne, iż jesteśmy już do tego przyzwyczajeni i nie zwracamy na nie uwagi, tembardziej, iż usunięcie większej ich części jest prawie niemożliwe wskutek silnych wstrząsów podczas jazdy. Samochód ciężarowy nienaładowany, jadąc po tym bruku wywołuje tak wielki ogólny stuk, iż trudno w nim odróżnić stuk wywołany defektem nadwozia.

Regularnie sosowane oględziny nadwozia, dociąganie nakrętek i olejenie połączeń mogą jedynie osłaqić szumy, a nie usunąć je całkowicie. Usunięcie ich może nastąpić wówczas, gdy samochody nasze zaczną kursować po betonowych i asfaltowych brukach.

W. F.

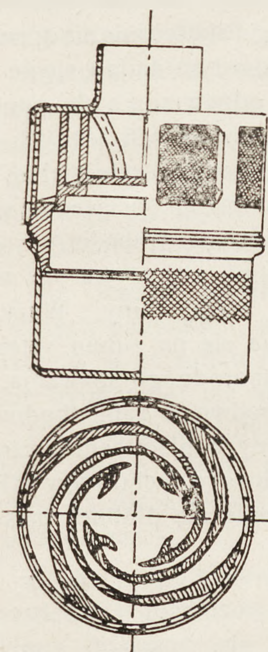
FILTRY POWIETRZA w SILNIKACH SAMOCHODOWYCH

Podczas jazdy po zakurzonych drogach, silnik samochodowy pochłania wraz z powietrzem znaczną ilość kurzu, który, jak to wykazuią specjalnie przeprowadzone w tym celu doświadczenia, szybko niszczy silnik. Wobec tego w nowoczesnych droższych samochodach zaczęto stosować filtry, oczyszczające wchodzące do cylindrów powietrze. Filtry te są najrozmaitszych konstrukcji.

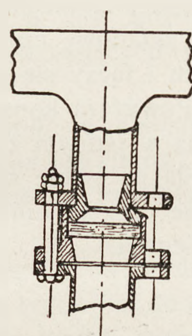
W fitrach mniej skomplikomanych zasysane powietrze otrzymuje szybki ruch po linji krzywej, przyczem cięższe cząsteczki kurzu są odrzucane siłą odśrodkową, a tem samem oddzielają się one od prądu powietrza.

W danym wypadku cały kurz jest odrzucany przez prąd wirowy ku ściankom filtra i wyrzucany następnie przez otwory w ściankach (rys. 1), lub też opada na dół w specjalnie zamknięty zbiorniczek.

Filtry te jednak pracują zadawalająco jedynie przy dużych szybkościach prądu powietrza, czyli przy całkowitej ilości obrotów silnika; przy zmniejszonych obrotach są one niewystarczające, gdyż wówczas prąd powietrza posuwa się najkrótszą drogą i kurz nie zdąża oddzielić się.



Rys. 1.



Rys. 2.

Podczas normalnej pracy samochodu okresy przyspieszonej szybkości zmieniają się dłuższemi okresami normalnej i nawet zmniejszonej szybkości. Okoliczność ta jest przewidziana w innej konstrukcji filtra, w którym powietrze wchodzące przez otwory w kapturze filtra trafia na łopatki obracającego się na łożysku rolkowem młynka. Stąd jest ono odrzucane ku ściankom kapturka, poczem przechodzi do rury ssącej gdzie zmienia dwa razy kierunek. Oddzielający się przytem kurz spada na dół.

Młynek wprowadza się w ruch przez przewietrznik w rurze ssącej, wobec czego przy zwiększeniu obrotów silnika młynek również otrzymuje przyspieszony ruch, który zachowuje przez energję i w okresach normalnej pracy silnika. Wskutek tego praca filtra jest więcej równomierną i mniej uzależnioną od szybkości obrotów silnika.

W filtrach trzeciego typu (rys. 2), zasysane powietrze przechodzi przez warstwę gęstych metalowych sitek kilkakrotnie zmieniając swój kierunek. Filtr ten umieszcza się pomiędzy karburatorem i silnikiem, gdyż zwilżony w karburatorze kurz łatwiej zatrzymuje się w sitkach.

Tego rodzaju filtry wymagają przepłukiwania sitek benzyną, lub gorącym olejem (w drugim typie opisanych filtrów), co jest ich zasadniczą ujemną stroną.

Rzadziej są stosowane filtry mokre składające się ze specjalnych dziurkowanych płytek, które chociaż i oczyszczają powietrze, jednak są mniej pewne w pracy.

NOWE PODWOZIE LEKKIEGO TYPU

W ostatnich latach dało się zauważyć dążenie do budowy podwozia samochodowego lekkiego typu, które zmniejsza wagę całej maszyny o 50% w porównaniu z podwoziem zwykłem.

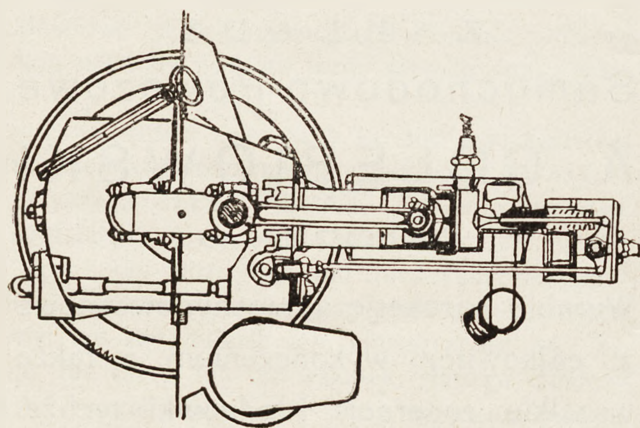
Węgierski inżynier Teges opatentował swój system, który może być stosowany przy wyrobie głównych części samochodu (silnika, skrzynki biegów, ramy, tylniego mostu i t. p.)

Polega on na specjalnym, ulepszonym sposobie łączeniu rur, na zastosowaniu cienkiej blachy i samorodnego spawania. Łączenie rur sposobem inż. Tegesa polega na spawaniu końców tak, iż stają się one elastyczne i giętkie, co umożliwia połączonym częściom lekkie rozsuwanie się, oraz zmianę formy pod wpływem obciążenia, bez żadnych uszkodzeń.

Zastosowanie tego systemu nabiera specjalnego znaczenia przy wyrobie bloków cylindrów. W danym wypadku cylindry odlewa się oddzielnie, następnie łączy drogą spawania rury ssące i wydechowe, system chłodzenia i t. p. Jasnem jest, iż wykorzystując ten sposób blok cylindrów może być wykonany nadzwyczaj łatwo. Koszulki wodne wyrabia się z cienkiej blachy w rezultacie czego otrzymujemy cylindry lżejsze w porównaniu do tych konstrukcyj w których są one odlewane jako jedna całość z grubościankowemi koszulkami wodnemi.

Podany sposób połączania rur umożliwia, w pewnych granicach, wzajemne przesuwanie poszczególnych cylindrów niewywołując niebezpiecznych naprężeń lub uszkodzeń w połączeniach przewodów rurowych.

Po przeprowadzeniu pewnych zmian w samym systemie budowy zaczęto wyrabiać tymże systemem



składane kartery silnika, mechanizmu zozrządczego i t.p., stosując cienką blachę i wzmacniając ją tylko w tych punktach, w których podlega ona największemu obciążeniu. Próbny silnik wykonany systemem inż. Tegesa uwidoczniono na załączonym rysunku. Jego karter i koszulki wodne wykonane z cienkiej blachy. Zawory zawieszone u góry, przyczem mechanizm poruszający ich umieszczony w pudełku z lekkiego metalu.

Sposób wyrobu głowicy cylindrów jest również oryginalny. Sztampuje się ją pod prasą z całego kawałka miękkiego żelaza, poczem komorze spalania nadaje się potrzebne kształty. Następnie w ściance głowicy najbardziej oddalonej od komory spalania boruje się otwór, przez który uskutecznia się obróbka główki cylindra, po ukończeniu której otwór zalepia się drogą spawania.

Tego rodzaju konstrukcja główki ułatwia obróbkę gniazd zaworowych w wypadku gdy silnik posiada boczne zawory, ułatwia również w znacznym stopniu obróbkę samej głowicy cylindra, w rezultacie czego otrzymujemy równomierne sprężanie w poszczególnych cylindrach, a więc i spokojną pracę silnika.

Po ukończeniu obróbki umocowanie głowicy na cylindrze uskutecznia się przez jej wkręcanie.

Skrzynka biegów wykonywa tymże systemem, przedstawia sobą lekką konstukcję z centralnie umieszczonemi drążkami.

Po wykonaniu części ramy, zamiast stosowania stalowych, prasowanych sztang, uskutecznia się spawanie pasów z blachy, przyczem pasom tym nadaje się na całej długości zmienną wysokość, odpowiednio do punktów obciążenia, które posiada rama w swych różnych częściach, otrzymujemy przeto sztangi o minimalnej wadze i dużej mocy, gdyż w punktach obciążenia sztanga jest odpowiedniej do obciążenia grubości.

Dla połączenia części ramy nie używa się nitów, co również zmniejsza ogólną wagę ramy. Wszystkie części składowe ramy wyrabia się na zimno sztampowaniem i łączy się drogą samorodnego spawania.

Powyższa konstrukcja podwozia samochodowego podana w jednym z technicznych pism zagranicznych, zwróciła na siebie specjalną uwagę fachowców tak, iż obecnie czekają oni na ukazanie się próbnej maszyny inż. Tegesa.

W. F.

Wpłacajcie regularnie składki członkowskie

Wypadki samochodowe i walka z nimi

Wzrastająca coraz bardziej ilość wypadków samochodowych nie tylko u nas lecz i zagranicą, osiągnęła w ostatnich latach, wskutek nadzwyczaj szybkiego rozwoju automobilizmu, zawrotne cyfry.

Według danych statystychnych w Stanach Zjednoczonych w ciągu ostatnich pięciu lat poniosło śmierć pod kołami samochodów 114.370 osób i zostało rannych trzy miljony 446 tysięcy 370 osób, czyli co 41 sekunda zostaje zabita lub skaleczona jedna osoba. Jeśli porównamy statystykę strat w zabitych i rannych przez cały okres wojny europejskiej z danemi statystyki wypadków samochodowych, to przekonamy się iż ta ostatnia w ciągu jednego tylko roku przewyższa straty powstałe przez cały okres wojny.

W stosunku do wieku wynika, iż najwięcej wypadków zdarza się z dziećmi w wieku do 10 lat i najmniej z osobami starszemi ponad 60 lat. Co do czasu — najmniej wypadków przypada w godzinach od 4—5 rano, kiedy ruch na ulicach jest jeszcze słaby, najwięcej zaś w godzinach od 17—18, kiedy kończy się urzędowanie w biurach i praca w fabrykach.

Przeglądając dalej ciekawe dane statystyki amerykańskiej widzimy, iż 5% wypadków powstaje wskutek defektów samej maszyny pozostałe zaś 95% — wskutek winy przechodnia lub kierowcy. Dzieci cierpią najwiecej podczas powrotu do domu ze szkół.

Straty spowodowane śmiercią i kalectwem wymienionej wyżej ilości osób w okresie pięcioletnim wynoszą w/g tej że statystyki trzy biljony dolarów, cyfra jak widzimy olbrzymia. Jest to krwawe żniwo bardzo rozwiniętego przemysłu i ruchu samochodowego, gdzie każdy czwarty obywatel posiada własny samochód.

Nie lepsze rezultaty daje się zaobserwować i w innych państwach, a nawet i u nas, gdzie ilość wypadków w stosunku do ilości kursujących maszyn będzie bynajmniej nie mniejsza.

Ponieważ wypadki samochodowe powstają po większej części z winy przechodnia lub kierowcy, więc i środki zaradcze muszą być dwojakie: zapobiegawcze i wychowawcze.

Środki zapobiegawcze polegają na wydawaniu odpowiednich przepisów o ruchu kołowym, do których powinny stosować się wszystkie osoby prowadzące maszyny, jak również na wydawaniu praw jazdy tylko tym osobom, które są zdolne do tego jak z punktu widzenia fizycznego tak i psychicznego, Rzecz jasna, iż człowiek niezrównoważony lub z małem uświadomieniem moralnej odpowiedzialności może być dobrym szoferem w normalnych warunkach pracy, zaś w trudnej sytuacji nie potrafi sobie poradzić.

Jak duże znaczenie ma odpowiedni dobór szoferów i stosowanie przytem badań fizycznych widzimy na przykładzie „Towarzystwa Żółtych Samochodów" w Chicago, które stosując należyty dobór szoferów, zmniejszyło zwykłą ilość wypadków samochodowych o połowę. Towarzystwo powyższe przyjmuje tylko takich szoferów którzy wytrzymali badania fizyczne, które nawiasem mówiąc są b. ciekawe. Wszyscy szoferzy, którzy się poddali tym badaniom. a jest ich przeszło 10 tysięcy osób nie zgłaszali nigdy żadnych pretensji na system badania.

Wykonywa się badania nadzwyczaj szybko, tak iż w ciągu dnia bada się około 100 osób. Tego rodzaju badania są stosowane nietylko w Chicago, lecz prawie we wszystkich miastach St. Zjednoczonych. Między innemi w Stanie Masachuzets od roku 1927 obowiązuje rozporządzenie, mocą którego biuro wydające pozwolenia na prawo jazdy może odmówić wydania tegoż o ile dana osoba, po przeprowadzonych badaniach, została uznaną za niezdolną do prowadzenia maszyn. Rozporządzenie to obowiązuje dopiero od dwóch lat, jednak już obecnie dało się zauważyć zmniejszenie ilości wypadków.

Środki wychowawcze polegają głównie na zaznajomieniu społeczeństwa z przepisami o ruchu kołowym i zachowaniu się na jezdni. W Ameryce odnośne wykłady wchodzą do programu wszystkich szkół, a połączony wysiłek kierowców i samej publiczności. może zmniejszyć wypadki do minimum.

W celu zapobiegania wypadkom samochodowym została zorganizowana ostatnio w Ameryce przy wybitnym współudziale znanej cenionej u nas fabryki „General Motors", tak zwana Krajowa Rada Bezpieczeństwa, która przeprowadzając badania wypadków stwierdza, iż liczba tychże zmniejsza się tam, gdzie prowadzona jest dobrze zorganizowana propaganda bezpieczeństwa.

Zalecenia Krajowej Bezpieczeństwa, zmierzającej do zmniejszenia nieszczęśliwych wypadków samochodowych w/g informacji G. M., są następujące:

1. przyjęcie jednakowego systemu zawiadomienia o wypadkach we wszystkich Stanach i miastach, gdyż dokładne informacje mogą w dużej mierze zapobiec wielu wypadkom:
2. Naukowe zbadanie warunków komunikacyjnych w każdym mieście: poszerzanie ulic, sprawdzanie przepisów ruchu kołowego i przyjęcie takiego

systemu kontroli ruchu jaki się okaże konieczny po sprawdzeniu warunków miejscowych.

3. Przyjęcie przez wszystkie miasta i Stany ujednostajnionych przepisów ruchu, jak również ujednostajnienia wyglądu i sposobu użycia znaków i sygnałów, oraz odpowiednich znaków na jezdni ze względu na bezpieczeństwo i wygodę, wreszcie zorganizowanie jak najściślejszej współpracy czynników oficjalnych i organizacyj, interesujących się zagadnieniami ruchu kołowego.
4. Stała współpraca pism i dzienników, jak również organizacyj społecznych, w dostarczaniu najbardziej popularnych publikacyj, zapoznających czytelników z następstwami wypadków samochodowych, oraz ze środkami, przy zastosowaniu których można uniknąć wypadków, wreszcie zapoznanie z trudnemi warunkami pracy personelu służby bezpieczeństwa.
5. Bezstronne lecz stanowcze zmuszanie tej grupy publiczności do poszanowania słusznych praw i przepisów, która nie chce czy nie umie do nich się zastosować.
6. Propagowanie tych wszystkich wskazówek przez utworzenie w każdej gminie Komitetu Bezpieczeństwa; zmobilizowanie opinji publicznej w celu współpracy z władzami w ich lojalnem wykonaniu swych odpowiednich obowiązków.

Niektóre z tych zaleceń jak i podane wyżej środki zapobiegawcze i wychowawcze mogą znaleźć i u nas pewne zastosowanie, tembardziej że ze wzrostu liczby samochodów przy naszych wąskich ulicach i niezbyt ostrożnem przechodzeniu ulic przez naszą publiczność liczba wypadków samochodowych będzie wzrastała, o ile nie będą zastosowane zawczasu odpowiednie środki.

Nauka chodzenia po ulicach staje się dziś jednem z poważnych zagadnień, których lekceważyć nie wolno. należy je propagować nie tylko w stolicy, lecz i we wszystkich naszych miastach i wioskach, wprowadzając jednocześnie jako przedmiot obowiązujący do wszystkich uczelni, celem odpowiedniego nauczania dzieci i dorosłej młodzieży.

W. F.

Odpis!

Poznań, dnia 26 maja 1930 r.

P. T.

VOCUM OLL COMPANY S. A.

Czechowice

Niniejszem przyjemnie jest nam donieść WPanom, iż nasz p. Marjan Malicki, mistrz Polski w jeździe motocyklowej w kategorji do 175 ccm, zajął w raidzie motocyklowym, międzyklubowym, zorganizowanym przez Towarzystwo Sportowe „Unja" w dniach 3 i 4 maja 1930 r. na motocyklu „Ariel" o pojemności 250 ccm. zaszczytne pierwsze miejsce, bijąc wszystkie kategorje,

Pan Malicki stosował do smarowania swego motocykla Gargoyle Mobiloil Aero D. zużywając na 751 klm. trasy znikomą ilość tego oleju, bo zaledwie pół litra, przyczem stan maszyny po ukończeniu raidu był pod każdym względem doskonały.

Osiągnięcie tego znakomitego rezultatu przy silnem współzawodnictwie daleko silniejszych maszyn zawdzięcza p. Malicki w niemałej mierze doskonałej smarności Gargoyle Mobiloil Aero D, który to olej każdemu motocykliście całem zaufaniem polecić możemy.

Z poważaniem

Wyłączny przedstawiciel na Wielkopolskę motocykli Ariel i Mathless

Kazimierz Falkiewicz

Poznań, ul. Dąbrowskiego 79.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW

WARSZAWA.

Sprawozdanie z Walnego Zgromadzenia z dnia 29.IV.30 r.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU

Na ostatniem Walnem Zgromadzeniu jakie odbyło się w dniu 6 listopada r. ub. wybrany został skład dzisiejszego Zarządu, który pragnie dzisiaj zdać sprawę z tych wysiłków jakich dokonał już i w dalszym ciągu dokonać zamierza, dla dobra i w myśl interesów zarówno zrzeszonych w Związku, jak i całego ogółu właścicieli dorożek samochodowych.

Nasamprzód uprzytomnić sobie należy w jakich warunkach dzisiejszy Zarząd objął swój mandat i rozpoczął urzędowanie.

W listopadzie roku ubiegłego, dzięki dojściu do najwyższych stanowisk w Zarządzie osób niepowołanych, Związek przeżywał ostry kryzys. Lwia większość członków Zarządu pragnąca pracować wyłącznie w myśl interesów związkowych, nie mogąc pogodzić się z uwczesnym kursem polityki i działalnością prezydjum, zmuszona była zwrócić się po specjalne dyrektywy do nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie, widząc interesy swoje zagrożone rozmyślnie szkodliwą działalnością, potępiło i napiętnowało te właśnie czynniki niepowołane, eleminując je równocześnie poza nawias życia związkowego.

Ale praca nowego Zarządu znalazła przed sobą tembardziej całą moc przeszkód do pokonania, będących rezultatem anarchji, jak również będących jeszcze echem walki jaka miała miejsce na Nadzwyczajnym Walnem Zgromadzeniu.

W tych warunkach zadanie Zarządu było nadzwyczaj trudne. Spotykając się codziennie z nową niespodzianką, z raptownym i nieoczekiwanym strzałem z za węgła, siłą rzeczy zaabsorbowani byliśmy obroną całości za wszelką cenę, zamiast w spokoju i rozwadzie, skierować nasze wysiłki wyłącznie do codziennych, kłopotów i dolegliwości naszych członków.

W takich warunkach rozpoczęliśmy naszą pracę! Zarząd ukonstytuowany był następująco:

pp. Nowicki Stanisław — prezes
Giernakowski Stanisław — vice prezes
Bombała Władysław — skarbnik
Sawicki Tadeusz — sekretarz
Szczepkowski Roman, Hakiel Edward, Weiss Henryk, Wągrocki Michał, Gołębiowski Antoni — bez mandatu

Pierwszą troską nowego Zarządu było uporządkowanie i usystematyzowanie swoich prac, a przedewszystkiem otworzenie raz wreszcie realnego programu finansowego opartego na rzeczywistych i uzasadnionych możliwościach zarówno przychodowych, jak rozchodowych.

W ten sposób skarbnik Związku opracował i przedstawił Zarządowi do zatwierdzenia preliminarz budżetowy, który opublikowany był w swoim czasie w „Ruchu Samochodowym."

Celem stworzenia sprawniejszej organizacji, Zarząd wyłonił z pośród siebie następnjące komisje: prawną, techniczną, wydawniczą i dochodów niestałych.

Poszczególne komisje miały za zadanie drobiazgowe rozpatrywanie spraw leżących w odnośnych materjach i przedstawienie konkretnych wniosków Zarządowi.

Komisja Prawna: opracowała spejalny Statut Związku, przystosowany dla wszystkich środowisk oraz Centralizacji Związków prowincjonalnych.

Statut ten znajduje się na porzadku dziennym dzisiejszego Zgromadzenia i w odpowiednim momencie będzie przedstawiony do zatwierdzenia.

Ponadto komisja prawna załatwiła całą masę spraw członków Związku leżących w ramach swej kompetencji.

Komisja Techniczna: współpracowała z zainteresowanymi fabrykami samochodów nad zmianami technicznemi w poszczególnych markach samochodów, dla jaknajwłaściwszego przygotowania ich do naszych warunków eksploatacyjnych.

W tym celu Związek nasz rozesłał specjalną ankietę w ilości 2000 egzemplarzy z których wróciło wypełnionych zaledwie 120 pomimo iż marki na odpowiedź zostały załączone.

Należy tutaj podkreślić elementarny wprost brak zainteresowania i bezprzykładną wprost opieszałość Członków, którzy nie interesują się absolutnie zagadnieniami branży.

Ponadto komisja dokonywała stale ekspertyz technicznych dla zainteresowanych członków, przeprowadziła szczegółowe badania z nowym wynalazkiem amerykańskim t. zw. oszczędzanie benzyny delegowała, stale swych członków w charakterze rzeczoznawców do poszczególnych Starostw Grodzkich w obronie zainteresowanych członków.

Komisja Wydawnicza: Praca komisji wydawniczej tak doniosłej w każdym organiźmie Związkowym, w naszych warunkach boryka się stale z nieprzezwyciężonemi wprost trudnościami finansowemi.

Mamy własny organ który posiada jaknajlepsze warunki rozwoju i poczytności, brak nam jest jednak odpowiednich funduszów dla stałego i reguralnego wydawnictwa.

Komisja Dochodów Niestałych: Z powodu ogólnego trudnego stanu gospodarczego wstrzymała się od urządzenia jakichkolwiekbądź imprez, gdyż jak stwierdziło doświadczenie innych Związków dawały one zamiast zysków — straty.

* * *

Stosunki Zarządu z Władzami i Urzędami wymagają tutaj specjalnego potraktowania, gdyż zanim doszliśmy z poszczególnemi resortami do normalnych warunków pracy, musieliśmy nasamprzód stawiać na właściwy poziom zagrożony przez poprzednie prezydjum prestiqe naszych stanowisk.

Umiejętnym jednak i taktownym stawianiem sprawy, zdołaliśmy po dłuższym czasie i dużych z naszej strony wysiłkach, przekonać czynniki miarodajne, których stosunek do nas ułożył się obecnie w sposób poprawny i rzeczowy.

Dzięki tymże naszym zabiegom, byliśmy w stanie załatwić następujące sprawy:

Rejestracja. Na mocy Ustawy wszystkie pojazdy mechaniczne muszą być rejestrowane do 31 grudnia danego roku. Ministerstwo Robót Publicznych zasadniczo nie jest uprawnione do przedłużenia tego terminu, na skutek jednak specjalnych zabiegów Zarządu zgodziło się rejestrować dorożki samochodowe do dn. 31 stycznia z kary zł. 20 — zamiast całkowitej opłaty rejestracyjnej.

Fundusz drogowy: Istnieje projekt ustawy o funduszu drogowym, sprawa ta jednak nie jest jeszcze skrystalizowana w łonie czynników rządowych i przebieg jej znajduje się pod stałą obserwacją Zarządu.

Komisarjat Rządu: W Oddziale Drogowym Komisarjatu Rządu uzyskaliśmy prawo posiadania delegata na komisji technicznej, lecz bez prawa głosu.

Staramy się obecnie, aby temu delegatowi przyznano prawo głosu.

(Dokończenie w następnym numerze)

* * *

Na pierwszem Zebraniu Zarządu po Walnem Zgromadzeniu, Zarząd Związku ukonstytuował się jak następuje:

p. Stanisław Nowicki — prezes
p. Stanisław Giernakowski — vice-prezes
p. Władysław Bombała — skarbnik
p. Tadeusz Sawicki — sekretarz
p. Antoni Gołębiowski — czł. zarządu
p. Roman Szczepkowski — „ „
p. Henryk Weiss — „ „
p. Michał Wągrocki — „ „
p. Władysław Skuza — „ „

Komisja Rewizyjna:
p. Antoni Rybaczuk — przewodniczący
p. Józefa Karpińska — czł. komisji
p. Stanisław Mokrzycki — „ „

INOWROCŁAW

Związek Wł. Dor. Sam. liczy 10 członków reprezentujących 10 dorożek samochodowych na ogólną ilość 18 kursujących dorożek. Na ostatnicm Walnem Zgromadzeniu do Zarządu Związku wybrani zostali pp. Józef Guzik — prezes, Kazimierz Nowakowski — sekretarz, Stanisław Tomczak — skarbnik. Związek mieści się przy ul. Poznańskiej 70.

Taryfa za przejazd wynosi: w dzień I taksa, pierwsze 300 m. 60 gr. każde następne 150 m. 10 gr. w nocy II taksa, pierwsze 200 m. 60 gr. każde następne 100 m. 10 gr. Za przewóz ponad 3 pasażerów dopłaca się po 50 gr. od osoby.

Za zajechanie po pasażera do 300 m. bezpłatnie, ponad 300 m. — zł. Oczekiwanie do 5 minut bezpłatniej ponad 5 min. po 50 gr. za każde 5 min. Oczekiwanie podczas jazdy: za 2 min. po 10 gr. godz. — 3 zł. Pakunki do 10 kg. wolne od opłat ponad 10 kg. za każde 25 kg. po 50 gr. Taksa nocna obowiązuje od godz. 21 do 6 rano.

OPONY

o

NOWYM RYSUNKU

PROTEKTORA

FISK-RUGGED

AIRFLIGHT

Time To Re-tire
GET A FISK!

FISK
AIR-FLIGHT

Ostatni wyścig płaski
we Lwowie dn. 25-VIII-1929 r.

CHAMPION

Zwycięzcy:

2) P. Edw. Zawidowski na sam. „Bugatti"
2) P. J. Rypper „ „ „
3) P. St. Szwarcsztein „ „ „

Wszyscy na świecach

„CHAMPION"

Wyłączne przedstawicielstwo:

„MOTOR-STOCK"

Pl. Napoleona 3. Tel. 259-14 i 284-97.

Zakł. Graf. „Odrodzenie", właściciel St. Ustupski, Żórawia 31.